



TITLE:

海運と國民經濟

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運と國民經濟. 經濟論叢 1919, 9(1): 162-185

ISSUE DATE:

1919-07-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/127542>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號一第 卷九第

行發日一月七年八正大

- | | |
|--|------------|
| 庭園都市に就いて…………… | 法學博士 田島 錦治 |
| 支那投資の國際的共同…………… | 法學博士 戸田 海市 |
| 住居税と公平負擔…………… | 法學博士 神戸 正雄 |
| 社會政策より觀たる我國の財政…………… | 法學博士 小川郷太郎 |
| 人糞尿の國益…………… | 法學博士 財部 靜治 |
| マルクスの唯物史觀 <small>に謂</small> 生産の意義…………… | 法學博士 河上 肇 |
| 植民地の勞働政策…………… | 法學博士 山本美越乃 |
| ベンチーの組合社會主義論…………… | 法學博士 河田 嗣郎 |
| 明治の米價調節…………… | 法學士 本庄榮治郎 |
| 海運と國民經濟…………… | 法學士 小島昌太郎 |
| 最近の出産率減少に就いて…………… | 文學士 高田 保馬 |

海運と國民經濟

小島昌太郎

- 目次 序言 — 一 古代及び中世に於ける海上交通重視の意義 — 二 現代海外貿易補助機關としての海運
三 獨立の産業としての海運 — 四 植民地の領有と海運 — 五 國防と海運

序 言

海は吾々の經濟生活に對して、二つの主要なる關係を有つて居る。其一は生産的關係であつて、海產物の無盡藏なる寶庫としてある。其二は交通的關係であつて、最も便利なる交通路としてである。海は太古より此二方面に於いて、人類經濟活動の舞臺であつた。而して、古代民族に於いて、航海の發達が漁業より起りたるものなるを見れば、海は人類の經濟に對し、先づ海產物の寶庫としての關係を生じ、次に交通路としての關係を生じたものと見える。併し乍ら、今日に於いては、その交通路としての關係の方が、その生産的關係よりも重要な程度に於いて遙に優る所あるに至つた。勿論、今日に於いても、世界の海產物は年々非常の巨額に昇り、其需要も益々増加の趨勢にあつて、海の、吾々の經濟に對する生産的關係は、極めて重要なものであるのである。

が、併し之を陸上産物の巨額なるに比ぶれば、海の生産は到底、陸の生産に及ぶべくもない。然るに、交通路として貨物の移動する關係より言へば、近年、世界に於ける鐵道網の發達著しきものあるに拘はらず、海上の交通は、陸上の交通に比して、遙に重要なものとなつた。ハレーは既に數年前に於いて世界貿易の四分三若しくは五分四は海上貿易であると推測して居る。^{*}従つて、一國が優勢なる海運力を有するや否やは、其國民經濟上、將た又、國家の存立上極めて重要な關係を有するに至つたのである。余が本論に於いて述べんと欲する所は、即ちこの交通路として海の重視さるべき所以、換言せば、海運と國民經濟との關係に就いてある。

一 古代及び中世に於ける海上交通重視の意義

古來、海上交通に於いて雄飛したる國民は數多くあつた。古代に於いては、フェニキア (Phoenicia) カルタゴ (Carthago) アテネ (Athenae) 中世に至りては、ノルマン (Norman) ハンザ同盟諸市 (Hanseatic League) ヴェネチア (Venetia) 等は即ちそれである。是等の國民 (又は民族) にありては、その海上の活動が彼等の經濟生活上、極めて重要な關係にありしことは皆同様であるが、彼等をしてかく海上に活動せしむるに至りし事情は必ずしも同一ではない。従つて、彼等が海上交通を重視するの理由には、各々多少異なる所があつた。

* Halle, Volks- und Seewirtschaft, (Berlin 1902) Bd. I., S. 156.

先づフェニキアに就いて之を見るに、此民族は地中海の東端、シリア (Syria) の一部、レバノン (Lebanon) 山脈と海岸との間、東西僅に五哩乃至十五哩の幅にて、南北の長さ二百哩に亘る狭長なる地方に國を建てたるものである。此地方は天恵乏しく、レバノン山が良材を産する外は、地味礪礪にして農耕に適する土地少く、陸上の産物は極めて貧しかつた。されば、彼等は陸上に於いて恵まれざりし富を、海上に求めんが爲め、多くは遠く海洋に出で、漁業に従事した。然るに、彼等は元來勇邁敢爲の民族であつたから、漁業に於いて海上の生活に慣れ、且つ自然に航海術を習得するに従ひ、次第に漁業のみを以て満足せず、遂に異國間に航して、通商貿易の利を収むるに至つた。かくて彼等の船は漁船より漸く商船となり、東部地中海や黒海より、次第に遠く及び、後には地中海西部沿岸地方は言ふに及ばず、時としては西の方ジブラルタル (Gibraltar) 海峡を過ぎて、マデイラ (Madeira) カナリヤ (Canaria) 諸島、さては英吉利のコーンウォール (Cornwall) にも至り、又東の方は、紅海、波斯灣よりセイロン (Ceylon) 迄も至つたと云ふことである。當時、未だ羅針盤なく船體も尙甚だ小なりし時代に於いて、かく遠隔の地方に其船影を留めしより見れば、彼等の海上に於ける活動が、如何に大膽に且つ如何に盛なりしかを想見するに足るであらう。併し乍ら、彼等の商船がかくの如く盛に東西に活動せしは、自國の生産物の販路を他國に求めんが爲めでもなく、又他國の生産物を自國の市場に輸入せんが爲めでもなかつた。

そは、實に、甲地より乙地へ、乙地より丙地へと、異國間に貿易を營みつゝ其間に巨利を占めんが爲めであつた。勿論、彼等の商船に積まれし荷物の中には、例へば染料・硝子の如き自國の產物もあつたであらうが、併し此等は言ふに足らざる小部分たるに過ぎずして、其大部分、殆どその總てに近き大部分は、實に異國間に輸送さるゝ商品であつたのである。故にフェニキア民族が、海上交通に於いて盛に活躍せしは、國內産業の發達に促され又之を助長するの關係に於いて非ずして、發展の餘地なき陸上に代へて、經濟生活の基礎を海上に於いて作らんが爲めであつたのである。

アテネの海上活動の興隆は、其植民市(Apoik)の増加と相伴ふて起つたものである。フェニキア人も地中海沿岸に多くの植民地を作り、かのカルタゴの如きは、實に其雄なるものであつて、本國フェニキア衰退の後は、之に繼いで海商國として一時隆盛を見た程のものであるが、然も概してフェニキアの植民地は、その航海並びに膨張範圍の保安を目的として碇泊所や商館を設けたるに始まるのであるから、言はゞ其通商貿易に附隨して起つたものである。然るに、元來農業民族たる希臘の植民は、フェニキアと趣を異にし、海外に商權を擴張せんが爲めにあらずして、餘剩人口の爲め未開の地方に耕地を獲得するにあつた。さればアテネの植民地も其例に漏れず、皆主として農業を營み、工業生産品は之を本國よりの供給に仰いだ。而してこの工業生産品を植民

地に供給し農産物を本國に輸送するの必要に促されて、換言せば、植民地と本國との聯絡を全うする必要に促されて、アテネの海上に於ける活躍が起つたのである。然るに、止る所なき人口の増加は、益々新植民地の獲得領有を必要とし、之が爲めには海上交通上に優越なる地位を占むる必要があるから、遂にフェニキアと海上勢力を争ふて之に打ち勝ち、地中海東部の海商權を收め、又デロス(Delos)同盟を作つて、海上の覇權を握るに至つたのである。さればアテネの海上交通は、植民地の獲得と其維持とを、主たる目的としたものと見ることが出来る。之はアテネの海上活動の範圍が、其植民地所在地方より遠く外に出でざりしに見ても明かであらう。

ハンザ同盟及びベネチアの海上に於ける活動は、フェニキアの如く、陸上に於いて經濟的活動をなすの餘地なきが爲めに起りしにあらず、又アテネの如く、植民地と本國との聯絡を主としたるものでもなく、全く内地に於ける産業發達の結果、自國生産品の輸出、自國需要品の輸入を中心として、海外貿易を營んだのである。然るにノルマンの海上に於ける活躍は、此等と全く其趣きを異にして居る。ノルマンと云ふは、即ちスカンデナヴィア人であつて、瑞典・挪威・丁抹地方に住せしゲルマニ民族である。而して、其性質の勇敢剛膽なること、其郷土の土地不毛にして陸産物に乏しきこと、従つて陸上に恵まれざりし富を求めて海上に活躍するに至りしことは、フェニキアと其事情を一にして居る。併し乍ら、一は南方の平和民族であり、一は北邊の好戰民族であつ

たことは、其活躍の趣きを大に異にせしめた。即ちフエニキアは平和なる通商を専らとせしに、ノルマンは攻撃劫掠を以て或は海上に或は異國沿岸に跳梁したものである。今の歐洲諸國の古き歴史にしてノルマン入寇の影響を蒙らざるものは殆どない。海上交通史上海賊の跋扈は敢て珍らしき事柄ではないが、かくの如く殆ど一民族全體として海上に劫掠を働き、海賊的行爲を以て民族經濟の本體となせしもの、恐らくはノルマンの外に見るを得ざる所であらう。

以上は、上古及び中世に於ける歐洲諸民族海上活動の有様を、其主たる動機より見て述べたのである。今、之によりて彼等が、海上交通なるものを以て其民族の經濟上重要視すべきものとしたる理由を稽ふるに、凡そ四つある。

一、本國內地の産業發達したるにより海外に販路を求めて之を輸出し、且つ海外より自國に於いて生産せざるもの（當時は主として上流階級の奢侈品）又は生産の乏しきもの（主として穀物）を輸入し、併せて異國間の貿易により利益を得るの手段として海上交通を重視したるもの。

二、植民地の獲得維持の必要上、海上交通權の把握を重視したるもの。

三、本國の陸上に於ける生産的資源乏しき爲め、異國間に通商貿易を營み、其利得を以て民族の經濟を立つるにより、海上交通を重視したるもの。

四、本國の陸上に於ける生産的資源乏しき爲め、異國間に戰鬪的劫掠を行ひ、其奪掠物を以て

民族の經濟を立つるにより、海上交通を重視したるもの。

海上交通を以て國民（又は民族）經濟上重要な關係にあるものなりとなす右四箇の理由の中、第四のものは最早今日に於いては存在せざること、勿論であるが、他の三箇の理由は今も昔に變りなく稱へられて居る所である。只、昔にありては海外貿易と海上運送とが、不可分なる一個の企業として營まれたるに、今日に於いては、海外貿易業と海上運送業とが分離して各々獨立の産業となりたる結果、多少問題の内容が純化するに至つたに過ぎない。即ち昔にありては、海上交通が國民經濟上重要な關係にありと云ふ場合のその海上交通なるものには、海外貿易と海上運送とが同時に含まれて居たのであるが、今日に於いては、それは、自國に優勢なる海運力の存すること、が、其國の經濟上、將た國家の存立上、重要な事柄なりと云ふ意味になつたのである。余は、以下此問題を今日の時勢に引合して研究しやうと思ふ。

二 海外貿易幫助機關としての海運

今日の國民經濟生活に在りては、外國との貿易は必要にして避くるを得ざる事柄である。併し乍ら、今日に於いては海外貿易と海上運送とは已に相分離して、各々獨立の産業となつて居るのであるから、縦ひ外國との貿易が如何に必要なりとも、貿易品を輸送すること、そのことは必ずし

も貿易國自らが行らなくとも、他國をして之に當らしめても差間がない、と考へられざるものでもない。現に戦前の白耳義や北米合衆國の如きは、多少の海運力を有せしと雖も、其海外貿易は主として外國船舶によりて輸送せられて居つたのである。即ち千九百十二年に於ける白耳義の海上對外貿易總額は四・四四〇・七二七・〇〇〇法^{Franc}(邦貨に換算して一・七一八・五六二・三四九圓)にして、同年の所屬船舶噸數總計は三〇四・三八六噸であるから、海上よりする貿易額、邦貨百萬圓に對し所屬商船は、一七・七噸強の割合である。(戦前最近の事情を見るには、一九一三年の統計に據るべきなれども、白耳義の統計に據る)又北米合衆國は一九一三年度の對外貿易總額四・二七八・八九二・三八三弗(八・五八三・四五八・二二〇圓)で、其航洋船^{Ocean-going vessels}の噸數總計は一・〇二七・七七六噸であるから、百萬圓に對し、一九噸強である。試みに、之を英國及び我日本の情況と比較せんに、英國の一九一三年度對外貿易總額は一・四〇三・五五五・〇六五磅(一三・六九八・六九七・四三四圓)にして同年の所屬船舶噸數は二一・〇四五・〇四九噸であるから、貿易額百萬圓に對し所屬商船は、一五・三六噸強である。日本は一九一三年(大正二年)の對外貿易總額一・四一五・三三七・三一八圓で、其所屬商船噸數總計は一・五〇二・八三〇噸であるから、百萬圓に對し、一〇・五四噸強である。故に白耳義は海外貿易額百萬圓に對する商船噸數割合に於いて英國の一割一步五厘強、日本の一割六歩八厘弱に當るに過ぎず又北米合衆國は同様の比較に於いて更に劣り、英國の七歩七厘強に當り、日本の一割一步三厘弱

1 Franc = 0.387 yen.
 1 Dollar = 2.00615 yen.
 1 Pound sterling = 9.76317 yen.

に當るのみである。

かくの如く、白耳義や北米合衆國は世界貿易上主要の地位を占むるものなるに、其海運力は甚だしく微弱なるものである。而して、かく微弱なる海運力を有するに過ぎざるに拘はらず、白耳義にしても、北米合衆國にしても、從來は、兎も角も、對外貿易上甚だしき不便なく、世界貿易上主要の地位を占め、且つ逐年其貿易額を増加して居るのであるから、貿易の盛衰は優勢なる海運力を有する否とに拘はらざる様である。然り、優勢なる海運力あるにあらざれば、對外貿易隆盛なる能はざるものでもなく、又優勢なる海運力あればとて、對外貿易隆盛となるものでもない。殊に、若し世界の國際關係が、政治上軍事上經濟上極めて圓滿なる協調を保ち、其間に排他的なる競争が武力の方面に於いても、經濟の方面に於いても殆ど之れなきの理想境を現出する様な、完全なる國際聯盟が出来上る時あらば、その時こそ各國何れも故らに自國に優勢なる海運力を存せしめずとも、對外貿易をなすに何等の不便不利を感ずることなく、國家の存立上に於いても又何等の不安を感じないであらう。併し、今日の國際關係は未だ左様な理想的平和圓滿の状態に在るのではない。今日現實の國際關係、殊に産業の進歩したる國家間にありては、産業上の競争甚だ激烈であつて、販路の獲得、原料の輸入等に就き、常に他を排斥して己獨り之を壟斷せんと欲するの氣風がある。故に若し、かゝる裡にありて、隆盛なる對外貿易を有する國が、自國の輸出入物品を輸送するに足るの海

運力を自ら有せずして、他國船舶に依頼して其輸送に當らしむるときは、その海運國と軍事上産業上平和の關係を保つ間は何等の不利なけれども、一朝軍事上の平和破るゝか、或は産業上競争の關係を生ずることあらば、極めて不利益なる地位に陥ることとなる。蓋し、軍事上の平和破るゝときは、從來その海運力に依頼せし所の對手國の商船は、悉く引上ぐべく、其場合には縱ひ之に代つて他國の——尙平和の關係にある海運國の——商船が來ることとなるべしと雖も、到底從來得たるが如き十分なる船腹を得る能はずして、之が爲め對外貿易は甚だしき打撃を蒙り、假ひそが杜絶するに至らずとも大に阻害せらるゝこととなるであらう。又、産業上之と競争の地位に立たんか、對手國は船舶の廻航を停止若しくは澁滞し、或は賃率上不當なる差別的待遇を與へ、其他種々なる海運政策上の手心を加へ、以て其販路を脅かし其原料を杜絶するに至ることないとも限らない。かくては、對外通商の發展を阻害せられて、産業上貿易上の地位甚だしく危險に瀕することとなる。然るに、今日の國際間の事情は、尙、軍事上に於いても經濟上に於いても、如何なる關係を惹起するか、測り知るべからざる情況にある。故に、對外貿易の發展を期するには、少くとも、自國の輸出入物品を輸送するに足る所の海運力を保有せねばならぬ。

かの白耳義や北米合衆國が戰前微々たる海運力を有せしに過ぎざりしは、決して之を以て足れりとして甘んじ居たるにあらずして、却つて大海運力を保有するの必要を感じつゝも、諸種の事情

が海運上の發展を許さなかつたのである。殊に北米合衆國は、それが益々商工國たるの方向に發達するに従ひ、愈々海運力を隆盛ならしむるの必要を感じ、戦前に於いても之が爲め努力する所があつた。例へば一九〇一年モルガン（J. P. Morgan）が萬國商船會社（International Merchantile marine Co.）を設立して、多數の英國海運會社（及び白耳義の一會社）を合同買収したるが如きは、即ちそれである。併し、此會社の設立によりて、合衆國は其財政上の實權を收めたるに止まり、船籍及び營業上の實權監督は依然英國之を保留することゝなりたるを以て、合衆國の海運力として加ふる所は少なかつた。然るに今回の戦亂起るに及んで、合衆國は益々大海運力を保有するの必要を感じ、船舶院（Board of Shipping）を設立して、極めて大企模の造船計畫を立てたるは、世人の尙熟知する所であらう。而して此造船計畫は、勿論未だ全部竣成したるにあらざれども、最近の報告によれば此計畫の下に、一九二〇年には、鋼製航洋貨物船及客船を合せて一六・七三二・七〇〇噸が出来上る筈である。勿論、此計畫全部の成功は多大の疑問とせらるゝ所であるが、既に此計畫の下に造られたる商船多數に上り、舊來の所屬船と此新造船とを合し、本年（一九一九年）一月二日現在の合衆國航洋商船は總計、一六六三隻、五、六五六、八五六噸（總噸）となつて居る（本年一月二十一日、合衆國商務省公表）。之れ即ち戦前の五倍であつて、合衆國が其海運力を擴張すべく戦亂を好機として如何に努力せしかを示すものである。

三 獨立の産業としての海運

今日の國際間に於いて他國の産業的競争に堪へて對外貿易の隆盛を期せんには、自國の貿易を支障なく行ひ得るに足るの海運力を保有するの必要なることは、上に述ぶる所の如くである。海運なるものは此の如く海外貿易に對する補助機關として重要なものなるのみならず、そは又同時に一の獨立の産業として、一國の經濟上主要なる關係に在る。例へば我國に於ける運賃收入は、戦前の大正三年に於いて、五保護會社(日本郵船、大阪商船、東洋汽船、日清汽船、南洋郵船)だけにて四千八百餘萬圓に達し、戦亂中の大正五年には、六保護會社(大正四年より北日本汽船會社、保護會社となる。)にて一億二千二百餘萬圓に達して居る。大正六、七年には、更に此數倍に上れども、今其正確なる統計を缺くを以て、姑く大正五年を採る。更に之に、所謂社外船なるもの、運賃收入を加ふれば、我國の運賃收入なるものは實に巨額に達する譯である。而して、此巨額の運賃は、我國の海運業が一の獨立の産業として、國民所得に加ふる所のものであつて、若しも我國が極めて劣等の海運國にして、主として外國の船腹に依頼するものであつたならば、我國國民所得は之れだけ今日の額より少かるべきものである。

右に掲げたる我保護會社の運賃收入は、之を分析すれば、(一)日本々土並びに其屬領諸港相互間の航海より生ずる運賃、(二)日本々土並びに其屬領諸港と外國諸港間の航海より生ずる運賃、及び(三)

外國諸港相互間の航海より生ずる運賃の三部より成るものである。又之を、日本人と外國人との負擔關係より觀察すれば、右の(一)の運賃は、全部、之を日本人の負擔する所のものと見做し得るもの、(二)の運賃は、一半は日本人、他の一半は外國人の負擔する所のものと見做し得るもの、而して(三)の運賃は之を大體外國人の負擔する所と見做し得るものである。而して此(一)(二)(三)各部の運賃は、年々其相互の割合を異にし、殊に我海運の發達するに従ひ、(二)の増加率は(一)のそれよりも大であり、(三)の増加率は(二)のそれよりも大である。之を利用し得る統計材料より推測するに、保護會社運賃收入の中、大正三年に於いては、(一)は大凡そ其三割、(二)は同五割、(三)は同二割位であつて、大正五年に於いては、(一)は大凡そ一割二步、(二)は同五割八步、(三)は同三割位である。今、之によりて、我運賃收入の中、外國人の負擔したるもの、即ち外國人より獲る所の額を算出するに、大正三年に於いては凡そ二千二百萬圓、大正五年に於いては凡そ七千二百萬圓となる。右の金額は、即ち、我國民が海運勞務を外國人に提供して得る所の報酬であつて、所謂無形輸出の代價である。若し、余のこの推算にして、實數と大差なきものとせば、無形輸出としての海運勞務は、*Zahlungsbilan* 我貿易決済表上極めて重要な地位を占むるものと言はなければならぬ。即ち、之を我貨物輸出と比較するに、大正三年に於いては、貨物輸出總額の六億一千三百萬圓に對し、その千分の三十六に當り、同年度に於ける第五位の輸出品たる石炭(二千三百餘萬圓)と略相比敵し、大正五年に

於いては、同輸出總額十一億五千三百萬圓に對し、その千分の六十二に當り、同年度に於ける第三位の輸出品たる銅(塊、錠、板、線を合計して七千萬圓)と相比敵するのである。

海運が一の産業として、國民經濟上重要なものたるの例は、又之を英吉利及び諾威に於いて見る。英國は戰前に於いても有名なる輸入超過國であつたが、此超過は何を以て補填せられしかと云ふに、それは實に彼が世界最大の海運國として、外國より得る所の運賃と、其對外投資に對する利子とであつた。英國の事情は、嘗て「戰亂と英國の海運」なる題下に於いて述べたるが故に、今は之を省き、専ら諾威に就き述ぶる。此國は、曩に述べし所のかの海上劫掠を以て嘗て歐洲諸國を恐怖せしめしノルマンの子孫が住める國であつて、歐洲諸國の海軍警備完成し、彼等の海賊的行動の封せられし後は、平和的通商に於いて經驗を有せざる彼等ノルマンは、最早海上活動をなす能はざる運命にあつたのであるが、幸ひにして海上運送が海外貿易より分離して、獨立の産業となりたるが爲め、通商上の經驗なき彼等も、又此方面に於いて活動の天地を見出すことを得たのである。かくて彼等は引續き海上國民として活動し、戰前の一九一三年には、其所屬商船噸數に於いて世界第四位の地位を占め、世界中殆ど到る所の港灣に其船旗を見ざるなきの有様であつた。併し、こは勿論彼等が海外貿易上に活躍したのではなくて、只海上運送に於いて活動したのである。即ち一九一三年の統計を見るに、其所屬商船噸數總計二・四五七・八九〇噸(我國より多

Krona

きこと凡そ百萬噸)なるに、其貿易總額は八三三・三四五・七〇〇クローネ(凡そ四億四千八百萬圓——我國の約三分一)であつて、貿易額百萬圓に對する商船噸數の割合は五、四、八、六となつて居る。此の如きは、世界中最大の異例に屬し、之を同様の比較に於ける英國の割合と比ぶれば、其三五七% (二倍半以上)に當り、我國の五二〇% (約五倍)に當る(本誌一六(九頁參照))。其貿易額の少額なるに比較してかくの如く其の商船噸數の大なるは、諾威商船が主として外國諸港間の航海に従事せるものなるを示すものであつて、又同時に外國より得る運賃收入の巨額にして、其海運勞務が所謂無形輸出として、對外貿易決濟表上、重要な役技を演ずるものなるを示すものである。實際諾威も英國の如く、常に輸入超過の國であつて、一九一三年には其超過額一億七千一百萬クローネに上つて居るが、對外投資等の殆ど之れなく、海運勞務がその唯一の無形輸出たる同國に於いては、此輸入超過は殆ど全部、運賃收入によりて決濟せられて居るのである。今、一九一三年の統計を缺くが故に、姑く、一九一〇年及一年の同國統計局調査によるに、海運收入一九一〇年には一億四千萬クローネ、一一年には一億六千一百萬クローネに達す。されば一九一三年に於いても其輸入超過は略、運賃收入によりて補填せられたることを推測するに足るであらう。而して此輸入超過額は、貨物輸出總額の四割五歩に當つて居るのであるから、之を補填する所の同國の

海運業は、國民的産業として極めて重要なものと云はねばならぬ。

〔附稿「挪威の海運」本誌第
六卷第五號及第六號參照〕

一の獨立の産業として、海運業なるものが、國民經濟上主要の地位を占め得るものなることは右に述ぶるが如くである。今、之を更に他面より觀察するに、上述の如く海運勞務が無形輸出として主要なる關係にあり、運賃が貿易決済表上重要な要素たり得るは、言ふ迄もなく、海運力を有せざる若しくは之を有するも劣等なる國が、其支拂負擔をなすからである。即ち海運上の劣等國は、自己の輸出入貨物に就きて、優勢なる海運力を有する國に對し其支拂をなすのである。然るに、自己の輸出入貨物に就きては、之を積込む船舶を選擇する上に於いて、最も多くの自由を有する譯であるから、若し彼が自國に相當なる海運力を有するならば、自國船を選擇し、其必要とする所の海運勞務を自給して、容易に其運賃支拂を自國に保留し得るのである。この容易に自國に保留し得べき富を、只、海運力を有せざるが爲め自ら保留することを得ずして、之を他國に與ふるは、國富増進の上より云ふも、國民的職業擴張の上より云ふも、甚だ不利益なる事柄である。故に、今日海外貿易隆盛にして、而も相當の海運力を有せざる國に於いては、此點よりも、頻に海運力擴張の必要が絶叫せられて居る。北米合衆國に於ける今回の大海運力擴張の一半の理由も又實に茲に在る。

四 植民地領有と海運

喜望峰の廻航、亞米利加大陸の發見より葡萄牙、西班牙、和蘭の植民的活動となり、佛英又之に次いで未開地方の植民的占領を開始せし所謂植民時代に於いては、國力の伸長萎縮は主として、海運力の優劣に懸るもの、如くに思はれた。蓋し、商船は軍艦と共に、萬里の海外に於いて最も有力に國威を表彰するものであるから、其勢力の優劣は植民地獲得上に最も多くの影響を及ぼすものであつて、而して一旦獲得したる植民地と本國とを連絡する所のものは、實に其國の海運力に外ならぬからである。かくて、“Who rules the Waves, rules the World.”なる思想を生じ、英國が世界最大の海軍と海運とを擁して、大植民帝國となるに及び、“Britannia rules the Waves.”と豪語するに至つた。之に對し。かの最も立ち遅れて植民的活動を開始せし獨逸は、『獨逸の將來は海上に在り』（前帝キルヘルム二世）と揚言して、英國と相競うて海軍の擴張と商船の建造に努力したものである。是等は、皆、大海運力の保有が植民地の獲得維持に必要缺くべからざるものなりとの信念より出でたる行動である。

植民時代の前半期、即ち植民地獲得上に於いて各國の間に競争するの餘地尙大なりし時代に於いては、母國と植民地との連鎖は、母國の海運力であつて、若し其が微力となることあらば此連

鎖の斷絶を來す。故に、此時代に於いては、大海運力の保有は、實際、植民地の獲得維持に就いて必要缺くべからざるものであつた。併し乍ら、其後半期に入り、地球上各國植民地の分布略ぼ定まりて後は、海運力を以てする母國と植民地との外形の連鎖は假ひ甚だ微弱なるも、其實質的連鎖たる經濟上の利害關係は十分に之を保全することが出来る様になつた。故に、今日に於いては、植民地の維持上必ずしも母國海運力の強大なることを要しない。余は其一例として、北米合衆國と比律賓との關係を茲に述ぶることが出来る。

今戰亂中の事項は多少常態と異なる所あるにより姑く之を除き、例により一九一三年の統計^{*}によるに、比律賓の外國貿易總額は二〇二・一七一・四八四^{pes}ペソであつて、其中合衆國との貿易は其額最も大にして總額の凡そ四割二歩を占め八六・二二〇・五五八^{pes}ペソ、英國第二位に在るも僅に合衆國の三分一たる二八・八八九・四七二^{pes}ペソである。其他の諸國に至つては、遙に之よりも少額である。故に此點より見れば、合衆國は經濟上最も優越の地位を占め、工業製品の販路として又原料及び食糧品の供給地として、其領有の目的を略々達して居ることが出来る。然らば合衆國と比律賓との貿易に従事する商船は何れの國旗の下に航海して居るか。之を同しく一九一三年の統計によりて調査するに、比律賓六港即ち Manila, Iloilo, Cebu, Joio, Zamboanga, Balabac を合計して、沿岸航海船を除き、其出入港船は左の如くである。

* Annual Report of the Bureau of Customs and of Foreign Commerce of the Philippine Islands, 1917.

1 Peso=1.00308 yen

一九三三年度比律賓六港出入船統計表(外國對照表)

	入 港		出 港		合 計	
	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數
合衆國	11	108・35	13	108・81	24	217・16
比律賓	20	25・04	21	20・12	41	45・16
日本	12	121・11	14	125・28	26	246・39
英吉利	100	8・00	104	11・80	204	19・80
其他	13	11・75	12	11・01	25	22・76
合計	156	234・25	164	277・02	320	511・27

之によれば、母國たる合衆國の船舶は、出入船噸數總計に對して其一〇・三%を占むるに過ぎず、比律賓に船籍を有するものを之に合算するも尙一三・八%に止まる。然るに外國船は噸數に於いて總數の八六・二%を占め、母國たる合衆國船舶の約八倍半に當る。就中英國船は總數の四六・一%を占め母國船の四倍以上である。

更に、比律賓の對母國並びに諸外國に對する國別貿易價額と、輸送船舶の國籍別による貿易價額とを對照するに左の如くである。

一九三三年度比律賓國別貿易・船籍別貿易對照表

	合衆國	比律賓	日 本	英吉利	其 他	合 計
比律賓の國別貿易價額	6・30・35		14・35・36	26・86・23	21・25・28	101・11・10
輸送船舶の國籍別貿易價額	16・85・83	6・19・30	14・12・12	11・00・21	36・75・21	101・11・10

即ち、合衆國船舶が母國貿易品を輸送するは、其總價額の二〇%に足らず、之に比律賓に船籍を有するもの、輸送高を加ふるも、尙二七%に充たない。之に反して、外國船によりて比律賓に輸出入せらるゝ貨物の價額は比律賓と外國との貿易額より遙に超過し、其超過額（六三・二四二・九五八ペソ）は、合衆國比律賓貿易の七三%に當つて居る。之れ、取も直さず合衆國と比律賓との貿易が主として外國船の輸送力を藉りて行はるゝものなることを示すのである。

之を要するに、合衆國は比律賓を以て、母國工業製品の販路となし又母國に對する食糧品原料品の供給地となし、之を植民地として領有するの實質上の目的を略々達して居るのであるが、而も母國と植民地とを結び付くる所の外形的連鎖たる海運力は、却つて外國に依つて居るのである。之れ余が、今日に於いては植民地の領有上必ずしも母國に強大なる海運力を保有するの要なしと云ふ所以である。

單に植民地の領有と云ふ上より云へば、母國に強大なる海運力なくとも其目的を達することが出来る。併し其場合には、母國と植民地との間に於ける貨物輸送は、必ず之を外國の船舶に委託せねばならぬ。換言せば、外國船舶に對して巨額の運賃を支拂はねばならぬ。然るに、母國植民地間の貿易に於いては、其貨物の積込に就いて船舶を選択するに當り、前に述べたる自國と外國との貿易の場合よりも、更に多くの自由がある。故に若し、母國又は植民地に於いて、相當の船腹を有するならば、其間の貨物は悉く之に積込み、一隻の外國船の力をも借らざることが出来得べき譯で

ある。従つて、其間の運賃を、母國又は植民地の利益の爲めに保留することも出来得べき譯である。故に、母國植民地間の航海が外國船に依らざるべからずして、年々之に巨額の運賃を與ふるは、國民經濟政策として甚だ拙劣なる事柄と言ふべきである。此點より言へば、植民地を領有する國家は、國富保全と國民的職業を擴張する上より見て、相當の海運力を保有する必要ありと言ひ得るであらう。

又、母國植民地間の旅客貨物は母國船舶の爲めの積荷（トランプ）として保留し得べきものであるから、植民地航路は母國海運の營養線たり得るものである。故に、海運上の後進國は、母國植民地間の航海に對し、沿岸航路主義（内國航路主義）を適用し、之を母國船舶の獨占に委ねて、其間の旅客貨物の積込を原則として外國船に禁ずるものもある。北米合衆國の如きも、亦此主義を採るものであつて、布哇や比律賓と母國との間に於いては、外國船に旅客貨物の積込を許して居ない。又かくの如く、絶對禁止主義を採らずとも、母國植民地間の貨物に就いては、種々なる名義の下に之を母國船の爲めに保留して、外國船に對し制限を加ふることがある。かの英國が戰亂中東洋方面の航路に於いて、日本船に其勢力を譲りたるを恢復せんが爲めに、或は印度に於いて、或は濠洲に於いて、近頃貨物積込特許の名の下に主要貨物の積込を禁止し、或は焚炭の積込を制限し、其他種々なる手段を以て邦船に壓迫を加ふるの事實あるは、即ち植民地航路を以て母國海運の營養線となさんとするものである。^{*}戰亂の結果、海運上の勢力の稍衰へたる英國、大英帝國主義の色彩益々濃厚ならんと

* 最近濠洲政府は又、英國の占領下に在るラバウル港（舊獨領カイゼル、サルヘルム島）に於ける荷上げを英國船のみに限り、外國船に之を許さざる旨發表せりとのことである。

する英國が、母國植民地間の航路を、將來に於いても戰前と同様に諸外國に對して開放し置くや否やは多少疑問とせらるゝ所であつたが、右の如く植民地貨物の積込に就き、外國船に或種の壓迫を加ふるに至りたるより見れば、そが本國政府の意思に出づると 植民地政聽の意思に出づるを問はず、若し英國海運の戰亂による打撃更に意外に甚だしきものあるを發見することあらば、北米合衆國の如く、全植民地領土に對して、沿岸航路主義を適用するに至ること無きを保し難い。若し果してさることあらば、我海運にとりて、實に恐るべき打撃である。我國は此問題に就き今日より十分の研究を怠ることを得ない。

五 國防と海運

以上、余は、國民經濟上より海運の重視すべき所以を論述したのであるが、最後に、軍事上海運力の重視すべき所以を一言して本論を結ばんとす。抑も、近代の戰爭は其起ること昔日の如く頻繁ならざれども、一度之が發生すれば、極めて大企模にして、國力を擧げて之に當り、戰鬪の行はるゝ地域も又極めて廣大である。故に、海戰に於いて、海軍の活動を幫助するに多數の商船を必要とするは言ふ迄もなく、陸戰に於いても軍隊の輸送や軍需品の運搬の爲めに多數の商船を必要とし、優勢なる商船隊の力を伴ふにあらざれば、海陸共に到底戰爭を遂行することを得ない。加之、近時の戰爭は國力を擧げて、之に従事し、大企模の産業動員を行ふ必要あるによ

MERCHANT FLEETS

り、國民の日常生活必要品は、其生産減少し、之を中立國より輸入せざるべからずして、それが爲めにも多大の船腹を必要とする。故に、大海運力を保有するに非れば、今日に於いては國防を全うし戰勝を得るの望、甚だ少しと云はねばならぬ。此事は今回の戰亂に於いて、各國の切に經驗したる所であつて、極めて最近の事實なれば、茲に詳細に論述するの必要は無いのであるが、今其適例として、佛國船腹の大缺乏と、英國海運の戰時活動とを擧ぐる。

佛蘭西は、開戰當時二百二十萬噸の船腹を有し、噸數上世界第五位の海運國であつて、我日本よりは遙に多くの海上活動をして居つた。然るに戰爭の進行と共に、其領土の敵に占領せらるゝもの漸く多く、食糧品を始め國民日常生活必要品の缺乏甚だしくして、主として是等を外國よりの供給に仰ぐに至つた。故に一方に於いて海軍の活動を助くるに多大の船腹を要したるのみならず、他方に於いては軍需品を初め食糧品其他生活必要品を海外より輸入する爲めに、次第に多くの船腹を必要とし、自國船は殆ど定期航海を廢して迄、全部を擧げて之に用ゐ、其上更に外國船を多數に傭船した。今、モーリス・ロアール (Maurice Loir) の計算に従ひ、佛國が外國船主に支拂ひたる傭船料の額を擧ぐれば、一九一四年は四億一千五百萬法、一五年は十八億五千萬法、一六年は二十五億法、一七年は三十億法、一八年は四十億法であつて、合計百十七億六千五百萬法 (四十七億六百萬圓) に達してゐる。以て如何に船腹缺乏に苦みしかを知るに足であらう。

翻つて、英國船の戰時活動の有様を見るに、一九一四年六月末即ち開戰前約一ヶ月當時の英國

商船は、百噸以上のもの一〇・二二四隻、二〇・五三・七〇六噸、其中、千六百噸以上のものは三九〇〇隻、一六・九〇〇・〇〇〇噸であつて、此等の内、凡そ一五〇〇隻、噸數にて凡そ全數の二割は開戦後間もなく徴發せられ、英艦隊に石炭糧食其他の軍需品を輸送するに用ゐられた。其後、巡邏船、假裝巡洋艦、運送船等として徴發せらるゝもの、次第に其數を増加し、英陸軍が大陸に於いて活動するに及んでは、益々大企模に徴發せられ、且つ聯合與國の軍用に貸與せらるゝもの順次増加するに至り、一九一五年に至つては、千六百噸以上の航洋船のみにても、政府に徴發せらるゝもの其九割に達した。^{*} 此等の徴發船は勿論全部が直接軍用に供せられたのではないが、其内、假裝巡洋艦として用ゐられたるものは凡そ百隻、佛國に貸與せられたるは凡そ六百隻、伊國に貸與せられたるは凡そ四百隻であつて、他は英軍の軍需品輸送と政府管理の下に於いて國民の日常生活品輸送に従事したのである。之れ實に戦前に於いては世界貨物の半量を輸送すと稱せられし英國海運力の殆ど全部を擧げて、戦時動員したのであつて、かゝる偉大なる海運力を有したればこそ、英國は遂に戦勝の榮冠を克ち得たのである。故にゼリー・提督(Admiral Jellicoe)の曰く、“Without our Mercantile Marine the Navy—and indeed the Nation—could not exist.”(我商船隊の微りせば我海軍——豈に海軍とのみ言はんや、實に我國民——は存在する能はざりしならん^{**})と。又、以て優勢なる海運力を保有することが、國防上如何に必要なかを知り得るであらう。(八・六・一五)

* Gray, War Time Control of Industry, 1918, pp. 141, 157, 163; Crammond, the British Shipping Industry p. 43.

** Dixon, The Fleets behind the Fleet, p. 31